Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6680

07. 01. 97

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/6569 —

Verzögerungen beim Bau der Berliner S-Bahnstrecke Westkreuz—Spandau

Eine zentrale Säule für die umweltverträgliche Verkehrsgestaltung in der Hauptstadt Berlin bildet der S-Bahn-Verkehr, bei dem jedoch Baufortschritte bislang zu wenig deutlich werden und im Gegenteil erhebliche Verzögerungen zu erwarten sind. Andererseits steht der Bund in einer erheblichen Verantwortung, die Infrastruktur in der Hauptstadt rasch auszubauen.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Infrastrukturmaßnahmen der S-Bahnstrecke Westkreuz—Spandau in bezug auf Funk, Abfertigungseinrichtungen, Aufsicht und Fahrkartenausgabe nach den Richtlinien zur Vergabe von GVFG-Mitteln[1] nicht förderungswürdig sind?

   Wenn ja, seit wann besteht diese Richtlinie, und bei welchen Vorhaben ist sie in der Vergangenheit in dieser Form angewendet worden?

Es trifft zu, daß zum Beispiel Funk und Fahrkartenausgabe im Rahmen der Förderung der Grunderneuerung der Berliner S-Bahn nach dem GVFG nicht zuwendungsfähig sind. Aufsichtsgebäude bzw. Räume für Aufsichtspersonal sind hingegen zuwendungsfähig.

Nach dem GVFG konnte ursprünglich lediglich der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen, nicht aber ihre Grunderneuerung gefördert werden. Angesichts der besonderen Probleme im Beitrittsgebiet wurde im Rahmen des Einigungsvertrages vom

1) GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Januar 1997 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

31. August 1990 für die neuen Bundesländer einschließlich Berlin zeitlich befristet auch die Grunderneuerung von Verkehrswegen in die Förderung einbezogen (§ 2 Abs. 3 GVFG). Auf dieser Grundlage wurde seit dem 1. Januar 1991 die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin gefördert. Mit der Bahnstrukturreform erfolgte eine Neuordnung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und der gegründeten Deutschen Bahn AG. Danach fördert der Bund nach dem GVFG und nach § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz nur noch Investitionen in das Sachanlagevermögen der Deutschen Bahn AG.

2. Trifft es zu, daß die Interpretation der GVFG-Fördermaßnahmen in der Vergangenheit für die U-Bahn auch dahin gehend gegolten hat, daß Infrastrukturmaßnahmen für Funk, Abfertigungseinrichtungen, Aufsicht und Fahrkartenausgabe nach den GVFG-Richtlinien als förderungswürdig anerkannt wurden?

   Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den Unterschied zwischen früherer und jetziger Richtlinieninterpretation?

Von einem Unterschied zwischen früherer und jetziger Richtlinieninterpretation kann nicht die Rede sein, da der Bau und Ausbau von Verkehrswegen generell (z. B. U-Bahn) und die Grunderneuerung von Verkehrswegen der Deutschen Bahn AG im Beitrittsgebiet nicht vergleichbar sind. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie viele Zugänge – die für die Erreich- und Nutzbarkeit des S-Bahn-Systems von entscheidender Bedeutung sind – hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die S-Bahnhöfe Pichelsberg und Eichkamp vor 1961, und in welcher Form sollen sie jetzt wieder errichtet werden?

   In welcher Höhe sollen beim Bahnhof Eichkamp für die Realisierung der Senatsplanung des zusätzlichen Messezugangs, einschließlich Tunnel unter der Neuen Jafféstraße, Bundesmittel eingesetzt werden, und welchen Anteil haben sie an der Gesamtinvestitionssumme dieser Baumaßnahme?

Die Bundesregierung hat über den Zustand der S-Bahn Berlin vor 1961 keine eigenen Erkenntnisse.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG hatte der Bahnhof Pichelsberg zwei Zugänge (Schirwindter Allee und Sarkauer Allee). Das Empfangsgebäude war 1961 bereits abgebrochen worden.

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den Bahnsteig mit Aufsichtsgebäude und den Bahnsteigzugang von der Schirwindter Allee neu zu errichten. Der Zugang von der Sarkauer Allee wird optional berücksichtigt. Er kann gegenwärtig nicht wiederhergestellt werden, weil die erforderliche Fläche vom Land langfristig verpachtet worden ist.

Der Bahnhof Eichkamp hatte 1961 zwei Zugänge (Richtung Deutschlandhalle und Waldschulallee).

Der Zugang Richtung Deutschlandhalle wird wiederhergestellt.

Zur Finanzierung des Zuganges von der Waldschulallee sind Verhandlungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG im Gange.

4. Trifft es zu, daß die Sonderbahnsteige am Olympia-Stadion ohne Dächer und ohne Empfangsgebäude wiederhergestellt werden sollen, obwohl beides vor 1961 dort gegeben war?

   Wenn ja, wie verträgt sich das mit der Vereinbarung zwischen Deutscher Bahn AG, Bundesregierung und Berliner Senat, daß das S-Bahnnetz auf Basis der bestehenden Anlagen von 1961 wiederhergestellt werden soll?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG hatten die Sonderbahnsteige am Olympia-Stadion im Jahre 1961 keine Bahnsteigdächer und werden auch ohne Überdachung wiederhergestellt. Die Deutsche Bahn AG begründet dies mit den bei Veranstaltungen in der Regel bereitstehenden Zügen.

Das Empfangsgebäude zum Regelbahnsteig und die Zugangsbauwerke von der Reichssportfeldallee werden im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der S-Bahnverbindung instandgesetzt.

5. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, daß die Baumaßnahme der S-Bahnstrecke Westkreuz—Spandau in drei Bauabschnitte unterteilt wird, wobei Ende 1997 der Abschnitt Westkreuz—Pichelsberg, Ende 1998 der Abschnitt Pichelsberg—Spandau und im Jahr 1999 der Baubeginn der Sonderbahnsteige im Olympia-Stadion realisiert werden sollen?

   Wenn ja, warum wurde diese Unterteilung gewählt; wenn nein, wie sieht die Planung dann aus?

   Hält es die Bundesregierung für wünschenswert, daß die Bauabschnitte dergestalt verändert werden, daß bis Ende 1997 nicht nur die S-Bahnstrecke Westkreuz—Pichelsberg, sondern gleichzeitig auch die Sonderbahnsteige am Olympia-Stadion hergestellt werden, damit spätestens beim DFB-Pokalfinale 1998 die problematischen Abfertigungsverhältnisse der Vergangenheit angehören?

   Wenn nein, warum nicht, wenn ja, in welcher Weise will die Bundesregierung in diesem Sinne aktiv werden?

Es trifft nach Auskunft der Deutschen Bahn AG zu, daß die S-Bahnverbindung Westkreuz – Spandau in die genannten drei Bauabschnitte und Inbetriebnahmetermine unterteilt ist. Dabei ist vorgesehen, im 1. Abschnitt Westkreuz–Pichelsberg gemeinsam mit dem Durchgangsbahnhof Olympia-Stadion zwei Bahnsteigkanten des Sonderbahnhofs Olympia-Stadion in Betrieb zu nehmen, die spätestens beim DFB-Pokalfinale 1998 die Fahrgastabfertigung spürbar verbessern sollen.

6. Trifft es zu, daß die Mittel für die Sonderbahnsteige am Olympia-Stadion bereits freigegeben worden sind, mit den Baumaßnahmen aber deshalb erst im Jahr 1999 begonnen wird, weil das Gelände für die Baulogistik genutzt wird?

   Wenn ja, wie ist es gerechtfertigt, daß die Zuschauerinnen und Zuschauer des DFB-Pokal-Endspiels und anderer Großveranstaltungen im Olympia-Stadion weitere fünf Jahre problematische Zustände in Kauf nehmen müssen?

   Wenn nein, wie sieht die gegenwärtige Planung aus?

Auf Antrag der Deutschen Bahn AG sind Bundesmittel für Sonderbahnsteige am Olympia-Stadion freigegeben worden. Hierbei handelt es sich um den im 1. Bauabschnitt enthaltenen Sonderbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten.

Hinsichtlich der Inbetriebnahme wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, warum das neu aufgebaute, zeitweilig als Intercity-Umfahrungsgleis genutzte S-Bahngleis zur Zeit teilweise wieder abgebaut wird?

Planung und Baudurchführung sind Angelegenheit der Deutschen Bahn AG.

Auf Anfrage nennt die Deutsche Bahn AG folgende Gründe für einen teilweisen Abbruch des Intercity-Umfahrungsgleises:

- Veränderung von Trassierungselementen hinsichtlich des S-Bahnbetriebes,
- Weicheneinbau,
- Trassenfreiheit für zwei S-Bahngleise,
- Rückbau der Anschwenkungen an die Fernbahngleise im Bereich Eichkamp,
- noch erforderliche Erneuerung von Eisenbahnbrücken.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333